

DESARROLLO LOGÍSTICO EN LA ARGENTINA

“Infraestructura Portuaria -
Presente y Futuro”



USAL
UNIVERSIDAD
DEL SALVADOR

Alumno: Nicolás Aníbal Dommarco.
Tutora: Dra. María Gabriela Moutous.



TESIS FINAL
DESARROLLO LOGÍSTICO EN LA ARGENTINA
“Infraestructura portuaria – Presente y Futuro”

ÍNDICE

1) PRÓLOGO	1
2) INTRODUCCIÓN	2
3) CAPÍTULO I: Logística. Importancia. Concepto. Funciones	
3.1) Introducción	
3.1.1) Importancia de la logística en la actualidad	7
3.2) Desarrollo	
3.2.1) Concepto de logística	8
3.2.2) Mediadores logísticos funciones	10
4) CAPÍTULO II: Transporte marítimo	
4.1) Introducción	
4.1.1) La globalización y el comercio internacional	13
4.1.2) Situación mundial	16
4.1.3) Situación local	17
4.2) Desarrollo	
4.2.1) Descripción del sector marítimo y portuario	18
4.2.1.1) Figuras intervinientes	18
4.2.1.2) Modos de explotación comercial de los buques	19
4.2.1.3) Los tipos de buques	19
4.2.1.4) Formas de contratación de los buques graneleros	21
4.2.1.5) Condiciones en la contratación del flete “tramp”	22
5) CAPÍTULO III: Indicadores de performance portuaria	
5.1) Introducción	
5.1.1) Indicadores que reflejan las posibilidades de éxito o fracaso portuario	24
5.2) Desarrollo	
5.2.1) Los costos portuarios	27
5.2.1.1) Costos portuarios para el armador	29
5.2.1.2) Costos portuarios para el exportador	36
5.2.2) Permanencia en puerto	38
5.2.2.1) Espera en rada	38
5.2.2.2) Estadía en muelle	40
5.2.2.3) Conclusión de estadía en muelle y espera en rada	42
5.2.3) Profundidad de las vías navegables	43
5.2.4) Conclusiones del tercer capítulo	45
6) CAPÍTULO IV: Gran Rosario. Actualidad. Futuras Inversiones.	
6.1) Introducción	48
6.2) Desarrollo	49
7) CONCLUSIÓN FINAL	
7.1) Situación futura del sistema portuario argentino	58
7.2) Alternativa portuaria sugerida	60
7.2.1) Ibicuy. Situación actual	61
7.2.2) Ibicuy. Situación futura	63
8) ANEXO	65
9) BIBLIOGRAFÍA	67



PRÓLOGO

Siempre resulta necesario introducir al lector de una manera sencilla, clara y atractiva, para que sea invadido por una incesante curiosidad, que lo sumerja, sin preludios, a descubrir nuestros escritos. Anhele que este preámbulo cumpla con ese fin...

El presente trabajo resulta de una gran trascendencia a nivel personal, pues consiste en la tesis que dará culminación a mi carrera de grado.

Es por ello que el mismo ha sido realizado con mucha dedicación, pero sobretodo, con un profundo interés en la materia abordada, dado la libertad concedida para elegir el tema en cuestión.

Es innegable asumir la responsabilidad que significa un trabajo de esta naturaleza, pues el mismo pretende aportar una visión didáctica sobre la problemática propuesta y emitir, a modo de conclusión, una sugerencia que, aunque no tenga el objetivo de formar la opinión del lector, le sirva como un elemento más de su discernimiento y forme parte como un nuevo conocimiento dentro de su saber.

Esta tesis buscará describir una realidad muy tangible. El título "Desarrollo Logístico en la Argentina. Infraestructura portuaria – Presente y Futuro" apunta a examinar el verdadero desarrollo logístico del sistema portuario que ostenta nuestro país en la actualidad, y cuál es la proyección futura del mismo, en virtud del cual dependen las exportaciones argentinas, trascendentales en el constante progreso que procuramos para nuestro país.

La tesis en su conjunto ha sido dividida en cuatro capítulos muy específicos. Cada uno de ellos cuenta con una "introducción" para lograr que el lector se familiarice con el nuevo título que se dispone a leer, para luego entrar en detalle en el "desarrollo" del tema propiamente dicho. Esa forma de redacción permite leer cada capítulo como un apéndice informativo aislado. Sin embargo, todos los apartados presentan entre sí una correlatividad tal que permiten, en su secuencia, ir desentrañando el texto para, en última instancia, quitarle el velo a la conclusión final.



INTRODUCCIÓN

Está Latinoamérica preparada para dar el gran salto a nivel internacional? Claramente, las dos mayores economías de la región, Argentina y Brasil, persiguen ese objetivo.

Es sabido que Brasil ya es señalada como una de las futuras potencias del globo hacia la mitad del siglo XXI, conformando un bloque económico conocido como BRIC, compartiendo ese privilegio junto a Rusia, India y China, que producto de la combinación de extensos territorios con importantes recursos naturales y grandes poblaciones, están emplazados a constituir, en pocas décadas, núcleos de poder económicos y territoriales tan significativos, que serán capaces de correr del podio, a varios de los hoy miembros del Grupo de los Siete Países Ricos (G7)¹.

El análisis de escenarios futuros deja en claro que de seguir su crecimiento como hasta ahora, a mitad del siglo, China será la potencia líder, desplazando al segundo lugar a los Estados Unidos, mientras que la India completará el podio, pues ostenta el mejor pronóstico de expansión. Para los analistas, en dos décadas Brasil podría superar a Italia, y seis años después, a Francia. Rusia, en tanto, aventajaría los PBI de Gran Bretaña y Alemania en 2027 y 2028, respectivamente².

Argentina, por su parte, deberá ser, por su extensión territorial, uno de los principales países proveedores de las naciones mencionadas, pues sus poblaciones, a consecuencia del desarrollo capitalista, ya han ido ingresando en la sociedad de consumo, propiciando un fenomenal crecimiento económico.

Asimismo debemos mencionar a otras naciones emergentes del sudeste asiático que, al ir mejorando paulatinamente su nivel de vida, demandarán cada vez mayores insumos.

¹ En uno de sus tradicionales ejercicios de escenarios múltiples, a fines de 2003, el banco de inversiones estadounidense Goldman Sachs creó esta sigla enigmática, pero muy prometedora para sus intereses, con las iniciales de los cuatro países (Brasil, Rusia, India y China), capaces de correr del podio a varios de los hoy miembros del Grupo de los Siete (Estados Unidos, Canadá, Japón, Alemania, Francia, Gran Bretaña e Italia), donde sólo Estados Unidos y Japón conservarán su poder. Fuente: Fraga Rosendo, “Probables potencias económicas del futuro”, *Diario Clarín, Sección Tribuna*, 15 de febrero de 2005, páginas 27 y 28.

² Es válido aclarar que este tipo de previsiones puede fallar, pues hay imponderables que exceden cualquier análisis. Por ejemplo China, ha sido estable desde mediados de los años setenta, pero en los 140 años precedentes, entre la Guerra del Opio iniciada en 1836 y la caída del maoísmo, fue un país muy inestable. India y Brasil constituyen la segunda categoría del grupo BRIC. India tiene armas nucleares, pero su PBI per cápita es todavía muy bajo (la mitad del chino y un sexto del ruso y del brasileiro). Fuente: *idem nota al pie 1*.



Ejemplo de ello son Indonesia, Malasia, Filipinas, Taiwán y Tailandia, y en un segundo plano, Vietnam, Bangladesh, Laos, Camboya y Myanmar que, sumados al BRIC, reúnen más de tres mil doscientos millones de habitantes, es decir, más del cincuenta por ciento de la población mundial, estimada actualmente en seis mil millones³.

Notoriamente, el eje central de esta espectacular explosión demográfica es la República Popular de China. La misma crece hace diecisiete años a una tasa anual acumulativa del diez por ciento. Ha logrado duplicar el ingreso real per cápita de su población de casi mil trescientos millones de habitantes en los últimos diez años. Ha hecho lo mismo que Gran Bretaña durante la revolución industrial, cuando también logró duplicar el ingreso per cápita de su población, sólo que ésta, tardó sesenta años en hacerlo, desde 1780 a 1840. China logró lo mismo que Gran Bretaña pero sólo en diez años⁴.

Como los países del Sudeste Asiático, en especial China, son países que provienen de un punto de partida de extrema pobreza, en la medida del crecimiento económico y de las mejores condiciones de vida de su pueblo, lo primero que hacen es aumentar la demanda de alimentos, tanto en el sentido cuantitativo como cualitativo, ya que pasan de los granos a la búsqueda de proteínas, pasan del arroz a la búsqueda de la carne y pasan de la carne blanca a la carne roja. Y porque pasan de la carne blanca a la carne roja y del arroz a la carne, quiere decir que gastan y requieren cada vez más de una cuantiosa producción de granos para satisfacer este extraordinario aumento de la demanda.

Entonces, se produce esta situación que es verdaderamente paradójica, pero que en su paradoja es enormemente reveladora. La producción agrícola de la República Popular China es récord mundial, aumenta incesantemente pero, en términos de la producción per cápita de la población china, disminuye año tras año; por lo tanto: aumenta la producción, disminuye la producción per cápita.

La razón es que está aumentando el consumo de la población china y al mismo tiempo disminuyendo la zona bajo sembradío, pues el país está experimentando un gigantesco proceso de industrialización y, como ha ocurrido en toda la historia del capitalismo desde la revolución industrial, la industrialización significa urbanización y esto la ocupación de tierras, que antes estaban disponibles para la producción agrícola.

³ Fuente: *Atlas Geográfico Universal*, Barcelona, Océano, Edición 2006. (ver Tabla I. Anexo. Página 65).

⁴ Según información del National Bureau of Statistics de China (NBS), extractado de la Cámara Argentino-China. Fuente: www.argenchina.org/boletines/boletin200406



Como ejemplo tangible de las perspectivas que se tienen sobre el incremento del consumo de la población china para los próximos quince años podemos citar el siguiente: China consume actualmente 9 kilogramos de grasas y aceites por habitante por año, mientras que Europa y Estados Unidos tienen un consumo aproximado de 40-45 kilogramos por habitante por año. Y se estima que China va a volver a duplicar el ingreso real per cápita de su población hacia el 2020 (momento en que se va a acercar al nivel de ingreso per cápita que tiene Taiwán hoy) con lo cual el consumo de grasas y aceites va a crecer aceleradamente, acercándose cada vez más a los 40-45 kilogramos por habitante por año que consumen Europa y Estados Unidos.

Dicho en otros términos, el 40% de las exportaciones argentinas sólo en Asia-Pacífico van a crecer, aproximadamente, en 400.000 millones de dólares en el plazo de los próximos 20 años⁵. Sobre todo van a crecer en materia agroalimentaria (especialmente en alimentos diferenciados), de combustibles, minerales e insumos foresto-industriales.

En consecuencia, estos futuros compradores, sumados a los principales clientes actuales (los países Latinoamericanos, Estados Unidos, la Unión Europea, y algunos países árabes), proponen una gigantesca transferencia de recursos argentinos hacia esos territorios.

Lejos de ser novedad, Argentina ha sido tradicionalmente exportadora de alimentos hacia el resto del mundo desde el nacimiento del famoso modelo agroexportador en la época de mayor progreso nacional (1860-1930)⁶. Sin embargo, el desafío sigue siendo industrializar la mayor parte de esa producción para agregarle cada vez más valor a nuestros productos, concepto insinuado en aquellos años por Carlos Pellegrini⁷ pero que,

⁵ Estimaciones efectuadas por la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico con sede en París (OCDE). Fuente: www.agendastrategica.com.ar/EstrategiaDetalles.asp?IdMaterial=19

⁶ Cien años atrás, se pronosticaba que para mediados del siglo XX, el PBI argentino alcanzaría y superaría al de EE.UU. La proyección tan favorable a la Argentina se basaba en que entre 1870 y 1910, la tasa de crecimiento de nuestro país había sido superior a la de EE.UU. y si eso seguía así en los cuarenta años siguientes, el PBI de los dos países se igualaría. Pero la realidad es que hoy el PBI argentino es algo así como el 2 o el 3% del norteamericano. Fuente: www.clarin.com/diario/2005/02/15/index.html

⁷ Carlos Pellegrini (1846-1906), precursor de las ideas industrialistas en Argentina, durante los debates producidos en 1875 en torno al liberalismo o el proteccionismo, se mostró partidario de la adopción de políticas de protección de la incipiente industria nacional siendo uno de los promotores de la fundación del Club Industrial. Dijo entonces en uno de sus discursos parlamentarios: "El libre cambio mata la industria naciente. La agricultura y la ganadería son dos grandes industrias fundamentales, pero ninguna nación de la tierra ha alcanzado la cumbre de su desarrollo económico con sólo estas industrias. Las industrias que las han llevado al máximo de poder son las industrias fabriles, y la industria fabril es la primera en mérito y la última que se alcanza, porque ella es la más alta expresión del progreso industrial". Fuente: www.elhistoriador.com.ar/biografias/p/pellegrini.php



lamentablemente, nunca logró arraigarse de manera sostenida como para alcanzar un desarrollo industrial constante.

De acuerdo a las últimas proyecciones podemos afirmar que Argentina irá superando año tras año los niveles de producción vigentes⁸, con lo cual podrá dar cada vez mayor y mejor respuesta a esa demanda internacional de productos. Sin embargo, el interrogante que subyace inmediatamente es pensar si la infraestructura logística existente estará preparada para poder ofrecer toda esa producción al resto del mundo.

Los países en vías de desarrollo como Argentina, que están lejos de los grandes centros de consumo mundial, tienen la obligación de atender los costos de la logística relacionados con las operaciones de comercio exterior, si quieren mejorar su integración en la economía mundial.

Los aranceles han disminuido prácticamente en todos los países y las barreras no arancelarias han sido seriamente reducidas. Esta reducción de barreras políticas al comercio significa que ha aumentado la importancia relativa de los costos en transporte, carga, descarga, conservación y depósitos de las mercaderías.

En consecuencia, cualquier estrategia de integración internacional debe tomar muy en cuenta el efecto de los costos de transporte y sus determinantes, porque de esos costos depende el éxito de un país en su incorporación al comercio internacional⁹.

Esa trascendencia que suponen los costos del transporte exige concentrarnos detenidamente en ellos. Por consiguiente, nuestra investigación considerará la incidencia que manifiestan los mismos en las exportaciones argentinas, específicamente los costos portuarios en las remesas realizadas a granel.

Y como las puertas de salida de un país son sus puertos, **la tesis tendrá como objetivo determinar cuales son las razones que establecen las posibilidades de éxito o fracaso de un puerto, señalando en base a ellas, cual es el puerto granelero argentino más conveniente para operar en el comercio internacional teniendo en cuenta los costos portuarios que debe enfrentar tanto el armador como el exportador.**

⁸ Restivo Néstor, "Exportaciones y valor agregado", Sitio Terra.com, Buenos Aires, 9 de septiembre de 2005. Fuente: www.terra.com.ar/canales/politica/122/122566.html

⁹ Limao y Venables (2000) muestran que el aumento de un 10% en los costos de transporte reduce el volumen comercial en más del 2%. En un análisis diferente, Radelet y Sachs (1998) concluyen que la duplicación de los gastos de transporte (por ejemplo del 8% al 16% CIF) se asocia con una reducción de algo más de medio punto porcentual del crecimiento del PIB. Fuente: www.industria.gov.ar/cep/pancomexterior/estudios/2004